



Ministero per i Beni e le Attività Culturali
**DIREZIONE REGIONALE PER I BENI CULTURALI
 E PAESAGGISTICI DELLA SARDEGNA**

PROT. 7262 DEL 15.12.2010
 ALLEGATIN. _____ CLASSE 36.19.04/3.41
 RIF. FOGLIO N. _____ DEL _____



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e
 del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E.prot DVA - 2010 - 0030478 del 15/12/2010

Al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e
 del Mare
 Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali
 Divisione II
 Via Cristoforo Colombo, 44
 00147 ROMA
 (fax 06/57225994)

OGGETTO: Sardegna : Nuova strada di tipo B (4 corsie) Sassari - Olbia . ID 1757
 Procedura riferita al Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 "Norme in materia ambientale" e s.m.i. e alla O.P.C.M.
 3663/2008 (art. 8).
 Proponente : Regione Autonoma della Sardegna - Commissario delegato per l'emergenza determinatasi nel settore del
 traffico e della mobilità nelle province di Sassari e Olbia-Tempio. Procedura di Valutazione di impatto ambientale di
 competenza nazionale.
Parere del Ministero per i beni e le attività culturali

p.c. Al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
 Commissione Tecnica di verifica VIA-VAS
 Via Cristoforo Colombo, 44
 00147 ROMA
 (fax 06/57223032)

Allo Regione Autonoma della Sardegna
 Assessorato Difesa dell'Ambiente - Direzione Generale della Difesa dell'Ambiente
 Servizio S.A.V.I.
 Via Roma, 80
 09123 CAGLIARI
 (fax 070/6067578)

Al Commissario Delegato
 c/o Assessorato dei Lavori Pubblici
 Ufficio del Commissario Delegato
 c.a. Ing. Marco Cherchi
 (Fax 079/2088350)

Allo Direzione Generale per il paesaggio,
 le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanea
 Servizio IV Tutela e qualità del paesaggio
 Via San Michele, 22
 00153 ROMA
 (fax 06/58434416)

VISTO il decreto legislativo 20 ottobre 1998, n. 368, recante "Istituzione del Ministero per i Beni e le
 Attività Culturali a norma dell'articolo 11 della legge 15 marzo 1997, n. 59", pubblicato nella Gazzetta
 Ufficiale della Repubblica Italiana n. 250 del 26 ottobre 1998.



VIA DEI SALINIERI 20 - 09126 CAGLIARI - TEL. 070.34281 - FAX 070.3428209
 dr-sar@beniculturali.it - Posta elettronica certificata: mbac-dr-sar@mailcert.beniculturali.it
 www.sardegna.beniculturali.it



Ministero per i Beni e le Attività Culturali

DIREZIONE REGIONALE PER I BENI CULTURALI E PAESAGGISTICI DELLA SARDEGNA

VISTO il decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, recante "Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'art. 10 della legge 6 luglio 2002, n.137", e s.m.i., pubblicato nel supplemento ordinario n. 28 alla Gazzetta Ufficiale n. 45 del 24 febbraio 2004.

VISTO l'articolo 6, comma 2, lett. b), del decreto del Presidente della Repubblica 26 novembre 2007, n. 233, "Regolamento di riorganizzazione del Ministero per i beni e le attività culturali a norma dell'articolo 1, comma 404, della legge 27 dicembre 2006, n. 296", s.m.i.

VISTO il decreto del Ministro per i beni e le attività culturali 20/07/2009 recante l'individuazione degli uffici dirigenziali non generali dell'amministrazione centrale e periferica, registrato dalla Corte dei Conti il 31/07/2009 nel Registro n. 5, foglio 277.

VISTI il D.Lgs. 152/2006 s.m.i., il DPCM 10/08/1988 n. 377 s.m.i. e il DPCM 27/12/1988.

CONSIDERATO che con DPCM del 15/02/2010 è stato conferito alla Dr.ssa Maria Assunta Lorrai l'incarico di Direttore regionale della Direzione Regionale per i beni culturali e paesaggistici della Sardegna.

VISTE le Ordinanze del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3663 del 19/03/2008 e n. 3669 del 17/04/2008 in merito all'organizzazione del "Grande evento nazionale G8" a La Maddalena nel 2009, ove in deroga alle previsioni del D. Lgs. 42/2004 e s.m.i. e del DPR 233/2007 è stato individuato il Direttore Regionale per i beni culturali e paesaggistici della Sardegna *pro tempore* quale rappresentate del Ministero per i beni e le attività culturali per gli interventi previsti per tale grande evento.

VISTA la Deliberazione n. 120 del 17/12/2009 del CIPE relativa all'*Assegnazione di risorse a favore del collegamento stradale Olbia-Sassari*.

VISTA l'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3869 del 23/04/2010 relativa a "Disposizioni urgenti di protezione civile per fronteggiare l'emergenza determinatasi nel settore del traffico e della mobilità nelle province di Sassari ed Olbia-Tempio, in relazione alla strada statale Sassari-Olbia" nonché l'O.P.C.M. n. 3895 del 20/08/2010;

CONSIDERATO che il MATTM con la nota n. DSA - 2009-27774 del 16/10/2009 e n. DSA-2009-28396 del 23/10/2009 ha comunicato a questo Ministero che la Presidenza del Consiglio dei Ministri per il tramite del Commissario delegato per il Grande Evento della presidenza italiana del G8 ha presentato istanza di pronuncia di compatibilità ambientale per la realizzazione della strada statale Sassari - Olbia ;

CONSIDERATO che la procedura V.I.A. è stata attivata presso il ministero dell'Ambiente dalla presidenza del Consiglio dei Ministri - Struttura di Missione, con pubblicazione dell'avviso pubblico effettuato in data 04/02/2010, contenete la richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale e valutazione di incidenza, aggiornato dalla Regione Autonoma della Sardegna

CONSIDERATO che in data 19.09.2008 stati trasmessi dall'ATI Lotti e Associati gli elaborati di progetto preliminare relativi alla "Nuova strada di tipo B (4 Corsie) Sassari - Olbia;

CONSIDERATO che con riferimento agli elaborati in questione il Direttore Regionale con nota Prot. N. 156/Ris del 27/09/2008 - depositata nella Conferenza di servizi del 29/09/2008 - ha espresso il seguente parere : "Gli elaborati in questione si riferiscono al "progetto preliminare" della "Nuova strada tipo B (4 corsie) Sassari-Olbia".

Procedendo in direzione est, l'infrastruttura attuale appare articolata su tre tratti fondamentali, rispettivamente di circa 35 Km (il tratto di SS 597 che va da Saccargia alla località Su Campu), 26 Km (la nuova SS 597, fino al bivio di Monti) e 23 Km (fino allo svincolo con l'Aeroporto di Olbia), per un totale di poco più di 80 Km.

Il tracciato (spesso tortuoso) e la sezione (carreggiata unica, a due corsie) attuali risultano del tutto inadeguati rispetto all'odierno volume di traffico (ordinario, pesante, locale) e il percorso è reso, inoltre, particolarmente pericoloso da un cospicuo numero di intersezioni a raso.





Ministero per i Beni e le Attività Culturali

DIREZIONE REGIONALE PER I BENI CULTURALI E PAESAGGISTICI DELLA SARDEGNA

Nelle immediate vicinanze del tracciato, la strada si presenta caratterizzata da: muretti a secco, spesso di buona fattura e ben conservati, specie nel tratto iniziale; vegetazione a volte con imponenti querce da sughero e diffusi ulivi solitamente di contenute dimensioni, oltre a lecci, viti ed eucalipti; formazioni rocciose granitiche (specie a Berchidda e Monti); con l'attraversamento di numerosi corsi d'acqua, alcuni dei quali di significative dimensioni (Rio S. Michele, Rio Mannu, Rio Enas); risorgive.

Spesso vi sono affioramenti arenacei e compaiono numerosi tipi di conglomerati a matrice argillosa, con arenarie che attribuiscono al territorio -specie nel periodo estivo- una marcata coloritura rosso-ocra; vi sono alcune, di solito poco leggibili, strutture di nuraghe, fra cui quella importante di Funtana 'e Pedru.

A distanza maggiore, ma ben visibili dall'asse stradale, si collocano alcune emergenze monumentali (le chiese di S. Antioco di Bisarcio e Nostra Signora di Castro; Castel Pedreso), vigneti (specie a Berchidda e Monti), un lago di rilevanti dimensioni (lago di Coghinas), il complesso montuoso del Limbara con le sue formazioni rocciose.

Viene attraversata un'area SIC (Campo di Ozieri e pianure comprese tra Tula e Oschiri) e viene più volte incrociata una interessante linea ferroviaria non elettrificata (Chilivani-Olbia, la cd. "freccia sarda").

Nel progetto preliminare predisposto, l'asse stradale viene condotto alla sezione-tipo che verrà descritta nel seguito, in allargamento o affiancamento o variante. Risulta, inoltre, spesso necessario (specie nei tratti "in allargamento") il ripristino della viabilità locale, che garantisce l'accesso a fondi che, contrariamente, resterebbero interclusi. La nuova infrastruttura è stata, inoltre, concepita all'interno di un "corridoio" di 400 m a cavallo della strada preesistente: e, questo, per minimizzare il consumo di territorio.

L'intervento comporta, per l'adeguamento alla normativa, una sostanziale rettificazione (con l'adozione solo di raggi di curva compatibili con le velocità di progetto), mantenendo comunque quote altimetriche non dissimili e spesso coincidenti rispetto a quelle preesistenti.

La preliminare decisione - inserita nel piano regionale dei trasporti - di adottare una sezione stradale di tipo B, per strade di scorrimento extraurbane (ai sensi del D.M. 05.11.2001), ha comportato la necessità di un non sempre agevole raddoppio -ed oltre- della sezione stradale esistente.

E' tuttavia, possibile adottare -nella generalità dei casi- per i singoli componenti geometrici della piattaforma stradale, i valori minimi imposti dalla normativa, al fine di contenere al massimo la fascia di territorio interessata.

Con la presente, preso atto del progetto originario, dei diversi miglioramenti/affinamenti predisposti anche recentemente dai gruppi di progettazione a seguito dei sopralluoghi e dei ripetuti incontri di precisazione e chiarimento con il sottoscritto, lo scrivente esprime -per quanto di competenza- il proprio nulla osta con le condizioni e le indicazioni che seguono.

In particolare, si formulano le non derogabili seguenti prescrizioni, che potranno essere oggetto di approfondimento (e non di eliminazione) nelle successive fasi di progettazione e nella stessa fase di esecuzione e che, per semplicità, si indicano qui di seguito per punti.

1. **OMOGENEITA'**. Preso atto che l'intervento è suddiviso nel suo -insieme- in otto lotti, è assolutamente prioritario che venga garantita la più completa e totale omogeneità (geometrica; di tipologia e manufatti; di materiali e tecniche costruttive; di mitigazioni e barriere; etc.) fra i diversi lotti, anche se appaltati ad imprese diverse ed, eventualmente, realizzati non contemporaneamente.

2. **SEZIONE TIPO**. Nelle sezioni-tipo (cfr. tavole denominate sezione-tipo in variante e sezioni-tipo in affiancamento-adequamento strade esistenti) la larghezza totale dovrà essere non superiore a 24,50 m (onnicomprensiva, incluso gli arginelli) nel caso di piattaforma stradale in rilevato e non superiore a 24,00 m nei tratti in trincea o a raso (compreso le cunette). Parallelamente, sarà necessario compattare e ridurre tutte le occupazioni di suolo laterali, necessarie per la viabilità locale, sia esistente che non, necessaria a dare continuità ai frontisti ed ai collegamenti connessi.





Ministero per i Beni e le Attività Culturali

DIREZIONE REGIONALE PER I BENI CULTURALI

E PAESAGGISTICI DELLA SARDEGNA

3. INTERVENTI DI MITIGAZIONE. Al fine di minimizzare l'impatto della nuova opera ed attribuire all'infrastruttura nel suo insieme una colorazione sobria e più aderente alla tonalità prevalente del paesaggio circostante, si ritiene necessario vengano adottati gli accorgimenti che seguono:

- a) i sicurvia, con i relativi sostegni e tutte le opere accessorie metalliche, dovranno essere realizzati in acciaio cort-ten;
- b) gli strati superficiali della pavimentazione dovranno avere una colorazione leggermente tendente al color ossido, ottenuta con l'impiego di ossidi o altri prodotti che consentano di rendere la superficie stradale (con le caratteristiche drenanti e fonoassorbenti già previste in progetto, e la cui piattaforma raggiunge dimensioni complessive rilevanti) cromaticamente compatibile con il paesaggio circostante;
- c) i calcestruzzi delle opere di nuova realizzazione (opere d'arte, cavalcavia, spalle, impalcati, pile, zanelle, cunette in cemento armato, parti visibili dei cavalcaviaferrovia, etc.) con qualunque tecnica realizzati dovranno essere additivati - nell'impasto, quindi escludendo coloriture di superficie - con l'impiego di ossidi o altri prodotti che, determinando una sobria coloritura congruente con quelle ai punti a) e b), contribuiscano ad un ottimale inserimento paesaggistico, come sopraindicato;
- d) le eventuali opere d'arte esistenti e che dovessero mantenersi in esercizio andranno trattate coerentemente -in superficie- per renderle cromaticamente congruenti con le opere ed i livelli di finitura di cui ai punti precedenti;
- e) per le previste barriere fonoassorbenti, si prescrive una tipologia con sostegni e supporti in acciaio cor-ten ed elementi lineari in cotto a prevalente sviluppo orizzontale.

4. RIPRISTINO RECINZIONI. Le recinzioni esistenti, in muretti a secco (cfr. premessa), se interferite, dovranno essere integralmente ricostruite con la medesima tecnica costruttiva -ed impiegando il materiale di recupero- nella nuova posizione in fregio alla nuova infrastruttura (principale o di servizio).

5. ALTEZZA RILEVATI E SCAVI. Per tutto lo sviluppo dell'infrastruttura, è necessario venga minimizzata l'altezza dei rilevati e degli scavi, compatibilmente con le esigenze di ordine idraulico e con quelle (cavalcavia, sottopassi, etc.) derivanti dalla necessità di connettersi con il territorio circostante.

6. UTILIZZO PIATTAFORMA ESISTENTE. Come già evidenziato in premessa, è necessario che gli interventi privilegino l'utilizzo della piattaforma già esistente, conservando il più possibile l'andamento altimetrico dell'attuale sede.

7. OPERE D'ARTE. Ferme restanti le prescrizioni di cui al pt. 3, per le opere d'arte di nuova realizzazione dovranno essere individuate e definite le opere accessorie delle stesse, quali pluviali, discendenti e quanto altro, per garantire in forma architettonica corretta e compatibile il convogliamento delle acque di piattaforma, nonché quant'altro necessario ad ogni ulteriore impiantistica.

I suddetti provvedimenti dovranno essere tutti opportunamente studiati e progettati, in modo tale che, evitando tubazioni o condotte casualmente a vista, costituiscano elementi non meramente aggiunti al progetto strutturale. Andranno quindi resi -attraverso apposita progettazione- esteticamente e funzionalmente compatibili.

Per le opere d'arte eseguite in ampliamento e affiancamento di quelle esistenti e che si prevede di continuare ad utilizzare, dovranno adottarsi soluzioni tali da garantire una continuità formale tra l'opera preesistente e la nuova opera.





Ministero per i Beni e le Attività Culturali

DIREZIONE REGIONALE PER I BENI CULTURALI

E PAESAGGISTICI DELLA SARDEGNA

8. **CAVALCAVIA.** Si ritiene necessario che i cavalcavia di nuova realizzazione per inversione di marcia o per collegamenti alla viabilità minore, vengano numericamente ridotti e siano oggetto di particolare valutazione ed attenzione, in quanto fortemente impattanti sul piano paesaggistico. Ove siano strettamente necessari e non sia possibile adottare soluzioni sottopassanti il corpo stradale, tali opere dovranno avere ubicazioni definite dalle specifiche e puntuali configurazioni orografico-territoriali e dovranno essere integrate da opere a verde per un ottimale inserimento nel contesto (cfr. il successivo pt.13).
9. **AREE PAVIMENTATE RESIDUALI.** Le superfici pavimentate residuali, oggetto di precedente occupazione ed utilizzo e non più in uso al termine dell'intervento, dovranno essere adeguatamente ripristinate con terreno vegetale, piantumazioni- ed opere di presidio idraulico, ai fini della loro più completa mimetizzazione e di una agevole rinaturalizzazione dei siti.
10. **AREE DI CANTIERE.** Prima del momento realizzativo, dovranno essere individuati ed assentiti i siti da destinare ad area di cantierizzazione e ad eventuale viabilità di servizio, evitando qualunque collocazione in corrispondenza di siti sensibili.

Gli interventi di monitoraggio previsti nel progetto preliminare, e in particolare nel SIA, andranno effettuati con le previste cadenze e dovranno essere oggetto di verifica ante operam, in corso d'opera e post operam, nonché oggetto di relazione finale.
11. **DISCARICHE E CAVE.** Dovranno essere individuati e assentiti, prima del momento realizzativo, i siti di discarica e di estrazione dei materiali, in coerenza con gli strumenti urbanistici e di tutela ambientale vigenti. Si raccomanda di evitare l'apertura di nuovi siti di approvvigionamento materiali e di utilizzare, preventivamente, i materiali di scarto delle diverse cave attive sul territorio, qualora i relativi materiali fossero idonei. Per quanto attiene i materiali di risulta, si auspica il conferimento degli stessi sulle diverse discariche di inerti (Cave dimesse) presenti nel territorio, che in tal modo potranno essere, nel prosieguo, più facilmente rinaturalizzate.
12. **RISORGIVE.** A seguito di verifiche effettuate in loco, è emersa la necessità di individuare e tutelare tutte le aree interessate da "risorgive", evitando di interessare le stesse con qualsiasi tipo di intervento, anche transitorio e/o temporaneo. Si manifesta apprezzamento, al riguardo, per l'avvenuto spostamento dell'area di cantiere n. 3 (lotto 3, c/o Rio Porcarzus, 100 m prima del rio Mannu, affluente de lago Coghinas) dalle vicinanze della esistente "risorgiva", che si presenta caratterizzata da una singolare esedra rustica in conci di muratura (cfr. SIA vol. 13-planimetria cantierizzazione, tav. 3)
13. **MITIGAZIONE A VERDE.** Per le opere di mitigazione a verde delle scarpate, si conferma la proposta contenuta nel SIA di inerbire con essenze autoctone (prevalentemente mirto, corbezzolo, lentischio, etc.) gli interventi riferiti ai primi sei lotti e -nei lotti successivi- con piantumazioni coerenti con quanto diffusamente preesistente (olivi, oleandri, etc.) nonché con barriere frangivento della stessa tipologia di quelle attuali (olivo cipressino ed eucalipti).

Gli eventuali interventi di eliminazione -da ridurre a valori minimali- di alberature esistenti, in particolare se di significativa importanza (sugheri, etc.), dovranno essere preventivamente verificati ed assentiti dalle strutture competenti (Forestale ed Ufficio Tutela del Paesaggio). Andrà, inoltre, presa in attenta considerazione la possibilità di espianto e reimpianto delle singole alberature di maggior pregio nelle immediate vicinanze del sito di origine ed all'interno delle opere di rinaturalizzazione previste per l'immediato intorno del nuovo asse stradale.

Per i tratti con previsioni di gabbionate, nei casi di zone soggette a sistemazione idraulica, dovrà essere facilitato, sulle gabbionate medesime, l'attecchimento di essenze del luogo, attraverso anche l'inserimento di talee.





Ministero per i Beni e le Attività Culturali

DIREZIONE REGIONALE PER I BENI CULTURALI E PAESAGGISTICI DELLA SARDEGNA

In corrispondenza dei due importanti edifici di culto soprelevati (Nostra Signora di Castro e Sant'Antioco di Bisarcio), la piattaforma della nuova viabilità (lotti 2 e 3) andrà prevista con il minimo ingombro altimetrico, introducendo, inoltre, filari di alberature, onde tutelare e valorizzare la visuale libera dai due siti, al fine di minimizzare l'impatto visivo della nuova opera.

Si prescrivono, inoltre, alcune variazioni e/o miglioramenti riferiti ad alcuni tratti con siti di particolare orografia a valenza ambientale. In particolare:

14. **OPERA D'ARTE SUL RIO S. MICHELE.** In corrispondenza del "Rio S. Michele" (lotto 7) si ritiene necessario venga chiesto ai concorrenti, in sede di progettazione definitiva, una soluzione progettuale che da un lato minimizzi l'impatto dell'opera attraverso il massimo affiancamento (ed eventuale sovrapposizione all'infrastruttura attuale, come già previsto nel tratto immediatamente successivo, in loc. Chirialza) e dall'altro proponga una qualificata soluzione architettonica per l'opera principale di scavalco. Tale opera, di valenza e rilevanza strutturale (ponte ad arco o altro) non ordinaria, dovrà essere ben inseribile nel contesto paesaggistico e potrà rappresentare l'intervento tecnologicamente più rappresentativo dell'intero intervento.
15. **CRITICITA AL LOTTO 6 - TRONCO 3.** In corrispondenza del lotto 6, la strada esistente (al Km 39 della SS 199) incide fra un costone granitico sul lato nord, praticamente sul filo stradale, e su un breve pianoro con importanti sugherete e retrostante alto costone granitico sagomato, con pinnacolo, sul lato sud. Ritenuta non ammissibile la prima stesura progettuale in progetto preliminare-, che prevedeva l'inserimento sul lato sud con realizzazione di galleria artificiale e sovrappasso e con conseguente alterazione del pregevole stato del luoghi, è stata richiesta altra e diversa soluzione progettuale anzitutto riferita al tracciato. Ulteriori due successive soluzioni hanno previsto l'allargamento lato nord in un caso e, in un altro, la conservazione in sede della carreggiata sud in direzione Olbia con la creazione, in variante, dell'altra carreggiata in direzione Sassari. Entrambe le nuove soluzioni andranno opportunamente verificate nel dettaglio in rapporto all'orografia dei luoghi, pur apparendo ad un primo esame- preferibile l'ultima, che consente non solo la piena conservazione del vasto sughereto, con i retrostanti pinnacoli granitici, ma anche la conservazione del costone lato nord. Fra l'altro, le due nuove soluzioni comportano, entrambe, il vantaggio di consentire l'eliminazione di una galleria artificiale (l = 291 m, al successivo km 4,760 di progetto), con conseguente vantaggio per l'ambiente circostante. L'intera variante interessa un tratto di complessivi 6100 m.
16. **OPERE DI MANUTENZIONE.** Ad integrazione di quanto prescritto al pt.1 (uniformità dell'intervento nel suo insieme), è indispensabile che venga esplicitamente previsto che l'Ente Gestore si impegni a che tutte le opere di manutenzione ordinaria e straordinaria che dovessero risultare necessarie nel tempo rispettino e conservino a pieno le tipologie, i materiali ed i cromatismi sopraindicati, ad evitare ogni inaccettabile effetto di disomogeneità e discontinuità, sia visiva che funzionale.
17. **CARTELLONISTICA E SEGNALETICA.** Per quanto attiene la cartellonistica, nel riferire l'avviso contrario dello scrivente Ufficio a qualsiasi installazione pubblicitaria in fregio o nelle vicinanze della nuova infrastruttura, si attribuisce invece grande importanza alla cartellonistica finalizzata alle indicazioni di interesse stradale, monumentale e turistico. Tale cartellonistica andrà appositamente ed unitariamente progettata nel dettaglio e dovrà corrispondere anch'essa - fatti salvi i riferimenti normativi - a tutte le prescrizioni riferite ai materiali, alle tecniche etc. contenute nel precedente pt. 3.
18. **EMERGENZE STORICO-ARCHITETTONICHE ED AMBIENTALI.** L'infrastruttura attraversa, e in





Ministero per i Beni e le Attività Culturali

DIREZIONE REGIONALE PER I BENI CULTURALI E PAESAGGISTICI DELLA SARDEGNA

qualche modo valorizza, come indicato in premesse, alcune emergenze storico-monumentali-ambientali che caratterizzano quel territorio, dal Logudoro alla Gallura.

Si ritiene che le, principali emergenze vadano appositamente segnalate, valorizzate ed inserite in un "percorso turistico unitari", che faccia riferimento anche al "nuovo nome: che opportunamente potrà essere attribuito alla nuova infrastruttura, in sostituzione dell'attuale e poco caratterizzata denominazione.

In tal modo, la nuova infrastruttura potrà rappresentare non solo un modo per raggiungere con rapidità e sicurezza la propria destinazione, ma anche un modo per poter viaggiare in maniera più consapevole e lenta, fra architettura ambiente e territorio, lanciando uno sguardo oltre i soliti luoghi comuni. In altre parole, è un'occasione per tutelare (anzi valorizzare) paesaggio e monumenti, garantendo lo sviluppo.

In particolare, va evidenziata l'importanza ed il significato di un insieme di emergenze, fra loro eterogenee, che potranno costituire un "percorso" in grado di valorizzare aree interne, ampliando i confini di chi vuole comprendere i luoghi e vuole perlustrarli con la propria testa, il proprio cuore e le proprie gambe. Tale "percorso" andrà anche posto in opportuna relazione (anche funzionale) con la piccola ma significativa linea ferroviaria RFI, Chilivani - Olbia.

In successione, il "percorso" prevede l'accessibilità, in direzione Olbia, a:

- Area archeologica "Funtana 'e Pedru" (lotto 1);
- Chiesa di S. Antioco di Bisarcio (lotto 2);
- Risorgiva c/o Rio Porcarzus (lotto 3);
- Chiesa di Nostra Signora di Castro (lotto 3);
- Area palustre c/o Rio Mannu (lotto 4);
- Area con sughereti e formazioni granitiche con pinnacoli (lotto 6);
- Area Archeologica di Concanu Calvu (lotto 6);
- Imboccatura alla "via del Vermentino" (lotti 5, 6 e 7);
- Area "Su Trambuccone" (lotto 8);
- Castel Pedreso (lotto 8)

ed e, inoltre, caratterizzato da alcuni punti di belvedere, come quelli verso il lago Coghinas ed il monte Limbara. Per tali emergenze, collegate dal "percorso turistico unitario" sopradetto (da valorizzare e specificare con metodi tradizionali e/o mezzi innovativi) andranno previsti interventi di tutela e valorizzazione, che dovranno essere oggetto di interventi, con -se necessario- appalti (anche di verifica preventiva) separati.

19. VIABILITA' SECONDARIA. *Non essendo stata presa in considerazione -nello specifico del progetto preliminare- la viabilità secondaria, fatta eccezione per il solo tracciato qualitativo planimetrico, tale pur importante argomento viene stralciato dal nulla asta attuale, fermo restando che andrà preso in attenta considerazione nelle ulteriori fasi di progetto.*
Si anticipa sin d'ora, però, che - nell'ambito della ragionevolezza e tenendo anzitutto conto del fatto che, per lunghi tratti viene conservato un insieme di infrastrutture esistenti- tutte le prescrizioni di metodo sopra riportate andranno "riversate", ovunque possibile, anche sulla viabilità secondaria.

20. STAZIONI DI SERVIZIO. *le eventuali "stazioni di servizio" sull'infrastruttura non appaiono inserite nel progetto: qualora dovessero essere realizzate, esse dovranno corrispondere a tutte le indicazioni di carattere generale sopraindicate, non dovranno essere collocate nei punti "sensibili" e non dovranno incidere in alcun modo sulle emergenze architettoniche di cui al pt. 18 né sulla godibilità e visibilità dai punti di vista sopraelevati indicati nel medesimo pt. 18. In ogni caso, per tali strutture, si richiede una progettazione di qualità, coerente con la qualità dell'infrastruttura e proporzionata alla natura ed al contesto della singola collocazione, evitando l'utilizzo di soluzioni tipizzate o prefabbricate.*





Ministero per i Beni e le Attività Culturali

DIREZIONE REGIONALE PER I BENI CULTURALI E PAESAGGISTICI DELLA SARDEGNA

Il presente nulla-osta dello scrivente, depositato nella Conferenza dei Servizi in data 29.09.2008, è condizionato al rispetto di tutte le indicazioni e prescrizioni che precedono.

CONSIDERATO che con nota prot. 157/Ris del 27/09/2008 – depositata nella Conferenza di servizi del 29/09/2008 - il Direttore Regionale ha espresso il suo preliminare nulla osta che si riferiva, tra l'altro, anche al progetto preliminare del collegamento dell'aeroporto con la Sassari-Olbia (c.d. Lotto 9);

CONSIDERATO che in data 02/02/2010 sono stati trasmessi dallo Studio Solmona & Vitali, gli elaborati integrativi del progetto preliminare relativo a : Sassari-Olbia Lotto "0";

CONSIDERATO che in data 03/02/2010 sono stati depositati dallo Studio C.Lotti & Associati S.P.A (su delega Prot.1704/2009/Ris/G8 della Presidenza del Consiglio dei Ministri- Unità Tecnica di Missione) - i documenti progettuali relativi a *Lavori di costruzione della "Nuova strada tipo B (4 corsie) Sassari-Olbia* e riferiti al progetto preliminare (Lotti da 1 a 8) nonché una copia completa dello Studio di impatto ambientale (Lotti da 1 a 8 , e Lotto 9)

CONSIDERATO che in data 04/02/2010, l'Unità Tecnica di Missione , ha trasmesso al Direttore Regionale **il progetto definitivo** per la S.S. 199 Sassari Olbia – di "Adeguamento a quattro corsie tra le Prog.ve 58 + 100 e 60 + 710 (asse principale), compresa la bretella di collegamento con la viabilità esterna all'Aeroporto di Olbia-Costa Smeralda (c.d. Lotto 9) e che per tale progetto il Direttore Regionale, ha espresso il proprio nulla osta condizionato con la nota prot. N. 290/R del 09/02/2010 – trasmessa alla Presidenza del Consiglio dei Ministri.- Unità Tecnica di Missione e che si riporta di seguito integralmente :

Con trasmissione del 04.02.2010, Codesta Unità Tecnica di Missione ha fatto pervenire, con l'elenco dei pareri acquisiti nella C.d.S. del 29.09.08, il progetto definitivo -per la S.S. 199 Sassari/Olbia- di "Adeguamento a quattro corsie tra le Progr.ve 58+100 e 60+710 (asse principale), compresa la bretella di collegamento con la viabilità esterna all'Aeroporto di Olbia-Costa Smeralda".

Tale progetto, nella sua stesura preliminare, era stato assentito dallo scrivente, con prescrizioni, con la nota prot. 157/R del 27.09.2008 (nota estesa anche ad altri interventi ora stralciati), depositata in C.d.S. in data 29.09.08 ed inserita nell'elenco pareri suindicato.

Numerose prescrizioni contenute nella citata 157/R facevano esplicito riferimento all'articolato parere dello scrivente prot. 156/R del 27.09.2008, depositato anch'esso in C.d.S. in data 29.09.2008 e riferito ai "Lavori di Costruzione della Nuova Strada Tipo B Sassari-Olbia", lotti da 1 a 8, di cui il presente lotto (c.d. "Lotto 9") costituisce la prosecuzione ed il completamento sul lato orientale.

Le prescrizioni sono state sostanzialmente inserite e ottemperate nel progetto definitivo di cui trattasi, mentre altre prescrizioni, riguardanti interventi specifici e particolari, vengono rinviate, per la loro completa applicazione ed attuazione, alla successiva fase esecutiva.

In particolare, si rileva quanto segue.

Il tracciato dell'asse principale coincide sostanzialmente con quello dell'attuale viabilità esistente a due corsie ed è integrato da una bretella di collegamento in rilevato (di altezza media 3m) con la viabilità aeroportuale in esercizio. L'allargamento della piattaforma è complanare ed è realizzato con assetto simmetrico rispetto all'asse attuale.

Per quanto attiene l'andamento altimetrico, la livelletta della piattaforma della Sassari-Olbia non subisce variazioni significative, connettendosi all'estremità con due svincoli esistenti e già in esercizio. E' inserita una viabilità parallela, su entrambi i lati, a servizio dei frontisti e della S.P. 24.

Per quanto attiene le opere d'arte principali, le limitate opere di nuova realizzazione sono costituite da sottopassi in c.a. a servizio della viabilità intercettata e degli attraversamenti idraulici. Non vengono

8





Ministero per i Beni e le Attività Culturali

DIREZIONE REGIONALE PER I BENI CULTURALI E PAESAGGISTICI DELLA SARDEGNA

previste opere emergenti rispetto alla piattaforma principale: l'opera più significativa, infatti, è il sottopasso di svincolo con la bretella autostradale, il cui ingombro altimetrico è inserito nel corpo della piattaforma principale della S.S.199.

Per le opere di sostegno e sistemazione delle scarpate, vengono previsti muri di sostegno e/o di sottoscarpa che, pur realizzati con elementi strutturali prefabbricati, andranno necessariamente rivestiti con pietrame locale di forte spessore a spacco. Le scarpate vengono, già in prima istanza, previste con rivestimento in terreno vegetale e relativo intervento di inerbimento.

Nelle successive fasi di progettazione, ed in fase esecutiva, andranno rigorosamente rispettate, anche ai fini della necessaria omogeneità ed uniformità di tutti i lotti costituenti l'intera tratta Sassari-Olbia, dal lotto zero al lotto nove (in oggetto), tutte le prescrizioni già inserite e definite come "non derogabili" nella citata lettera prot. 156/R del 27.09.2008, cui la presente fa esplicito riferimento, costituendo la medesima 156/R parte integrante del presente parere.

In particolare, andranno rispettate le prescrizioni contrassegnate, nella 156/R, con i punti:

1. Omogeneità; 2. Sezione-tipo; 3. Interventi di mitigazione; 4. Ripristino recinzioni; 9. Aree pavimentate residuali; 10. Aree di Cantiere; 11. Discariche e cave; 13. Mitigazione a verde; 16. Opere di manutenzione; 17. Cartellonistica e segnaletica; 20. Stazioni di Servizio.

Al contenuto di tali punti, non riportato nel presente parere per esteso ed integralmente solo per semplicità di lettura, si fa esplicito e totale riferimento.

Preso atto di tutto quanto sopra riportato e degli elaborati pervenuti in formato A3, lo scrivente deposita nella Conferenza di Servizi del giorno 11 febbraio 2010 il proprio nulla-osta, condizionato al rispetto di tutte le indicazioni e prescrizioni che precedono.

RILEVATO che la Conferenza di Servizi in questione non si è tenuta;

CONSIDERATO che con nota n. 293/R del 12/02/2010 il Direttore Regionale ha comunicato alla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Unità Tecnica di Missione - e per conoscenza al MATT - Commissione Tecnica VIA e FAS - che a seguito della riunione VIA del 14/01/2010 sono pervenuti i progetti relativi a;

1. progetto preliminare aggiornato del C.D. lotto 0
2. Progetto preliminare aggiornato dei lotti dai numeri 1 al numero 8;
3. Progetto definitivo per il lotto 9;

Per il lotto 9 - ("Tratta di collegamento tra la SS 131 e la SS 125, progetto definitivo) per il quale era stata convocata una Conferenza di Servizi per il giorno 11.02.2010, poi non tenutasi, è stato predisposto il già citato e riportato parere N.290/R del 09/02/2010, mentre per il lotto cd.0, " si è preso atto del fatto che il progetto in questione (anche se quale quota -parte del "Completamento ed adeguamento della SS 131 Cagliari -Porto Torres) è stato oggetto di parere e valutazione della Commissione VIA in data 14/12/2004."

CONSIDERATO che la competente Soprintendenza per i Beni Archeologici, con nota n. 10172 del 30 Ottobre 2008 ha evidenziato al Direttore Regionale che, a seguito della trasmissione degli elaborati progettuali avvenuta in data 07/04/2008, già con nota n. 4924 del 09/07/2008 - inviata alla R.A.S. Assessorato Lavori Pubblici nonché ai progettisti incaricati - pur ritenendo di larga massima globalmente percorribile la soluzione proposta aveva comunque evidenziato che "al fine di valutare compiutamente le eventuali interferenze dei lavori da realizzare con beni archeologici posti nelle più o meno immediate adiacenze, è necessario disporre di tavole di progetto del tutto analoghe a quelle già consegnate- cioè comprensive delle presenze archeologiche rilevate e del tracciato stradale - nelle quali siano indicate ed





Ministero per i Beni e le Attività Culturali

DIREZIONE REGIONALE PER I BENI CULTURALI E PAESAGGISTICI DELLA SARDEGNA

evidenziate, almeno in via preliminare, anche tutte le aree che verranno interessate da trasformazione dei piani di calpestio attuali per le più varie necessità di realizzazione del lavoro (piste per camion, aree di cantiere, bypass provvisori dell'attuale strada, ecc)."

CONSIDERATO che la competente Soprintendenza Archeologica ha ritenuto di dover richiamare tali valutazioni anche con la nota n. 4235 del 3/12/2009, pervenuta a questa Direzione Regionale in data 03/12/2009, nonché con nota n. 3513 del 26/03/2010 e infine nella nota n. 14181 del 02/12/2010 ha ulteriormente precisato che :

Una prima versione di progetto preliminare, con esclusione del lotto 0 (zero), fu a suo tempo sottoposta a verifica preventiva del rischio archeologico come da Dr. Leg.vo 163 art. 95, e l'esito del lavoro fu trasmesso a questo Ufficio per conto della Regione Autonoma Sardegna da C. Lotti&Associati e Studio Associato di Ingegneria con nota del 2.4.08 (nostro protocollo n. 25 del 7.4.08).

Nonostante il citato art. 95/163 preveda l'esame autoptico dei luoghi oggetto dei lavori, i sopralluoghi non furono effettuati per l'intero tracciato. Al completamento dell'indagine in tal senso, la cui necessità era debitamente sottolineata - negli elaborati testuali allegati al lavoro - dall'archeologa che la esperi, non è mai stato dato corso dalla committenza.

Sopralluoghi furono effettuati solo per le aree che risultavano maggiormente critiche in base ai dati bibliografici e d'archivio: Nuraghe Funtana 'e Pedru - Comune di Ploaghe, Nuraghe Logu/Concanu Calvu - Comune di Monti, loc. Su Trambuccone - Comune di Olbia, in corrispondenza delle quali nelle tavole di progetto furono previste tre opzioni di tracciato, quale più e quale meno distante dai siti archeologici.

Con specifico riferimento agli elaborati trasmessi nel 2010, la Soprintendenza Archeologica con la citata nota n. 14181 del 02/12/2010 ha precisato che :

L'esame degli elaborati ora trasmessi da codesta Direzione Regionale ha dato il seguente esito.

La verifica preventiva dell'interesse archeologico è quella parziale già nota ed effettuata nel 2008, mentre per quanto riguarda le tre diverse opzioni di tracciato in corrispondenza delle aree a rischio allora individuate, cioè Nuraghe Funtana 'e Pedru - Comune di Ploaghe, Nuraghe Logu/Concanu Calvu - Comune di Monti, loc. Su Trambuccone - Comune di Olbia, si è constatato che è stata adottata la più distante dai siti.

Se queste opzioni paiono percorribili, per i siti di Nuraghe Logu/Concanu Calvu - Comune di Monti, loc. Su Trambuccone - Comune di Olbia, per quanto riguarda il Nuraghe Funtana 'e Pedru - Comune di Ploaghe esistono le seguenti criticità:

- il monumento è vincolato con DM del 12.10.1970, del quale si allega copia, integrata da stralcio dell'attuale planimetria catastale dalla quale si evince che il mappale 114 del Foglio 35 sottoposto a vincolo confina con l'attuale strada Olbia-Sassari

- il tracciato di progetto, cioè il raddoppio dell'attuale strada, coinvolge superfici certamente interessate dalla presenza del villaggio circostante al nuraghe all'epoca non sottoposte a vincolo.

CONSIDERATO che il Commissario Governativo Delegato, in data 18/10/2010 ha trasmesso a questa Direzione Regionale, a seguito della richiesta formulata durante la riunione della Commissione Tecnica V.I.A. del 30/09/2010, su supporto informatico, gli elaborati progettuali e gli studi d'impatto ambientale relativi alla strada in oggetto;

CONSIDERATO che in data 15/11/2010 il Soggetto Attuatore vicario del Commissario Delegato ha trasmesso, ad integrazione dei documenti progettuali depositati, degli ulteriori elaborati relativi a :

1. Carta d'insieme di tutto il tracciato, dal lotto 0 fino al lotto 9 -corografia generale
2. Carta riportante su tutto il tracciato la vincolistica ambientale, archeologica e dei beni culturali-Carta dei vincoli e delle emergenze archeologiche





Ministero per i Beni e le Attività Culturali

**DIREZIONE REGIONALE PER I BENI CULTURALI
E PAESAGGISTICI DELLA SARDEGNA**

3. Carta riportante su tutto il tracciato le aree di cantiere - Planimetria delle aree di cantiere e percorsi dei mezzi d'opera
4. Aree a rischio idrogeologico-PAI

ed inoltre è stata trasmessa la soluzione progettuale del tracciato fra i due svincoli di Monti (SV 10 e SV 11) nonché delle osservazioni relative alle prescrizioni poste da questa Direzione Regionale con la nota n. 156/RIS del 27/09/2008 e in particolare quelle contrassegnate con il numero 3. **INTERVENTI DI MITIGAZIONE** lett. a), b) e con il n.15. **CRITICITA' AL LOTTO 6 - TRONCO 3.**

CONSIDERATE le preliminari valutazioni positive sulla citate proposte di variante presentate dal Soggetto Attuatore in data 15/11/2010 ed espresse dalla Soprintendenza BAPSAE delle prov. di Sassari e Nuoro con nota n. 17568 del 18/11/2010 nonché dalla Soprintendenza Archeologica di Sassari con nota n. 13692 del 19/11/2010;

CONSIDERATO che questa Direzione Regionale, con riferimento all'integrazione progettuale presentata e richiamando i citati pareri delle Soprintendenze competenti, ha comunicato al Ministero dell'Ambiente e alla Commissione Tecnica V.I.A. con nota n. 6559 del 19/11/2010 che : *si ritiene che le proposte relative al LOTTO 6 (tronco 3) - Progetto: da Km. 0+000 a Km. 3+000 circa, inerente la creazione, in variante, della carreggiata in direzione Sassari possano essere ricondotte al solo allargamento sul lato Nord, ipotesi per altro non scartata neanche nelle condizioni espresse in data 27/09/2008 con nota Prot. N. 156/RIS del Direttore Regionale del Mibac.*

ACQUISITO il parere finale della competente Soprintendenza B.A.P.S.A.E. espressa con nota n. 18429 del 2/12/2010 nel quale si esprime parere favorevole alla realizzazione del citato asse stradale, ribadendo comunque le condizioni già espresse dalla Direzione Regionale reso con nota Prot. N. 165/Ris del 27.09.2008. *Da queste condizioni si escludono, accogliendo le motivazioni tecniche adottate dai progettisti:*
1. *le indicazioni sui guard rail in ferro corten, dato che non esistono in commercio tali elementi a norma.* 2. *La colorazione degli asfalti in quanto l'uso di asfalti drenanti non renderebbe possibile tale colorazione.*

ACQUISITO il parere finale della Soprintendenza per i Beni Archeologici delle province di Sassari e Nuoro espresso con nota n. 14181 del 02/12/2010 e successiva nota n. 14352 del 09/12/2010;

VISTI i pareri già rilasciati da questa Direzione Regionale, le valutazioni delle Soprintendenze di settore, gli elaborati progettuali, lo Studio di impatto ambientale, e valutate le integrazioni e osservazioni pervenute in data 15/11/2010, a conclusione dell'istruttoria inerente la procedura in oggetto, la Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Sardegna concorda con il parere favorevole e con le prescrizioni indicate dai suddetti istituti periferici, precisando che il **Soggetto Attuatore dovrà osservare nella redazione del progetto definitivo tutte le prescrizioni di seguito elencate dal n. 1) al n. 26)** con la precisazione che per quanto riguarda il contenuto dei punti indicati dal n. 1 al n. 20 si fa riferimento per esteso ed integralmente a quanto riportato nel citato parere 156/R del 27.09.2008 e nel citato parere n. 290/R del 09/02/2010:

1. **OMOGENEITA'.**
2. **SEZIONE TIPO.**
3. **INTERVENTI DI MITIGAZIONE** - limitatamente alle lett. c), d), e)
4. **RIPRISTINO RECINZIONI.**
5. **ALTEZZA RILEVATI E SCAVI.**
6. **UTILIZZO PIATTAFORMA ESISTENTE.**
7. **OPERE D'ARTE.**
8. **CAVALCAVIA.**





Ministero per i Beni e le Attività Culturali

DIREZIONE REGIONALE PER I BENI CULTURALI

E PAESAGGISTICI DELLA SARDEGNA

9. AREE PAVIMENTATE RESIDUALI.
10. AREE DI CANTIERE.
11. DISCARICHE E CAVE.
12. RISORGIVE.
13. MITIGAZIONE A VERDE.
14. OPERA D'ARTE SUL RIO S.MICHELE.
16. OPERE DI MANUTENZIONE.
17. CARTELLONISTICA E SEGNALETICA.
- 18 EMERGENZE STORICO - ARCHITETTONICHE.
19. VIABILITA' SECONDARIA;
- 20 STAZIONI DI SERVIZIO;

Dovranno inoltre essere rispettate, come da nota n. 14181 del 02/12/2010 della Soprintendenza per i beni Archeologici delle Province di Sassari e Nuoro le seguenti ulteriori prescrizioni:

- 21) E' necessario il completamento della verifica preventiva dell'interesse archeologico, secondo il dettato e la metodologia di cui all' art. 95/163, con l'effettuazione dei sopralluoghi nelle aree finora non esaminate autopicamente, nonché la successiva trasmissione delle risultanze del lavoro alla competente Soprintendenza Archeologica, che valuterà, sempre da dettato e metodologia di cui all'art. 95/163, se sia necessario effettuare scavi archeologici preventivi e, in relazione al loro esito, quali opzioni percorrere tra quelle previste sul piano normativo e metodologico dall'art. 96 del medesimo Decreto Leg.vo.
- 22) La prescrizione di cui al punto 21 si applica anche al lotto 0 (zero), nel 2008 non sottoposto a verifica dell'interesse archeologico, ma non si applica al Lotto 9, poiché le aree coinvolte dalle opere in esso previste sono già ben note in dettaglio alla Soprintendenza Archeologica e non sono interessate da siti archeologici.
- 23) Il progetto definitivo dovrà tenere conto dell'esito delle verifiche di cui al punto 21.
- 24) poiché un'amplissima casistica pregressa ha ben evidenziato che nella Sardegna settentrionale non sono infrequenti i casi di siti archeologici, anche molto rilevanti, del tutto invisibili sul terreno e con strumenti di indagine alternativi allo scavo (foto interpretazioni, georadar e simili), è indispensabile che tutti gli scavi necessari alla realizzazione dell'intero progetto, ivi compresi i lotti 0 e 9, siano sorvegliati in corso d'opera da archeologi qualificati.
- 25) per quanto riguarda il tratto di strada in corrispondenza del Nuraghe Funtana 'e Pedru-Comune di Ploaghe, (Lotto 1) la cui importanza e prossimità alle opere da realizzare fu già segnalata nel parere reso dal Direttore Regionale con nota n. 156/RIS del 27.09.2008:
 - a) si prescrive l'assoluta intangibilità del mappale 114 Foglio 35 poiché sottoposto a vincolo archeologico con **DM 12.10.1970**
 - b) nel segnalare che il tracciato di progetto coinvolge una parte del villaggio circostante il nuraghe Funtana 'e Pedru posta a sud dell'attuale strada Olbia-Sassari, non sottoposta a tutela dal citato D.M. del 12.10.1970 ma ben evidenziata in quanto criticità nel lavoro sopra richiamato di verifica preventiva del rischio archeologico redatto nel 2008, potrebbe rivelarsi con molta probabilità necessario studiare, in accordo con la Soprintendenza competente, soluzioni tecniche atte alla salvaguardia del bene, poiché si può fin d'ora prevedere come molto realistico che un'indagine di

12





Ministero per i Beni e le Attività Culturali

**DIREZIONE REGIONALE PER I BENI CULTURALI
E PAESAGGISTICI DELLA SARDEGNA**

scavo conoscitiva, da effettuarsi come da dettato e metodologia di cui all'art. 96/163, porrebbe in luce beni immobili di interesse archeologico da tutelare.

Come da nota n. 18429 del 02/12/2010 della competente Soprintendenza BAPSAE dovranno essere rispettate le seguenti prescrizioni:

26. Le opere di mitigazione dovranno essere perseguite anche attraverso:

- a) l'utilizzo di rivestimenti in pietra di piccole opere in cemento armato e per i muri di sostegno di scarpate in modo che si conformino visivamente ai muri in pietra a secco delle recinzioni circostanti;
- b) Il trattamento dei calcestruzzi con colorazione che attenuino l'effetto dei grigi sul paesaggio;
- c) la progettazione delle opere, quali cavalcavia e sovrappassi, che tenga conto della particolarità del paesaggio con soluzioni estetiche studiate appositamente;
- d) Dovrà essere posto in essere un accurato restauro ambientale dopo il completamento delle opere infrastrutturali.

QUESTO MINISTERO

esaminati gli atti, viste le varie disposizioni di legge indicate in oggetto, in conformità con i pareri istruttori formulati dagli Uffici periferici competenti, esprime

PARERE FAVOREVOLE

alla richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale presentata dal Commissario delegato per l'emergenza determinatasi nel settore del traffico e della mobilità nelle province di Sassari e di Olbia -Tempio per la realizzazione del progetto "Nuova strada di tipo B (4 corsie) Sassari - Olbia" nel rispetto di tutte le prescrizioni dal numero 1) al numero 26) sopra elencate.

DS

IL DIRETTORE REGIONALE
Dott.ssa Maria Assunta Lorrari

